Essai – Peugeot 3008 HYbrid4 : Le crossover ludique

Avec la 3008 HYbrid 4, Peugeot est le premier constructeur à coupler un moteur électrique à un moteur diesel. Cette approche intéressante nous avait séduits lors de notre premier contact sur les routes bretonnes. La mariée saura-t-elle tenir ses promesses ? Nous l'avons testée au quotidien.

- 4 cylindres diesel, 1'997 cm^3
- 200 CV à 3'850 t/min
- 450 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses mécanique pilotée, 6 rap.
- Vitesse maxi : 191 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.5 sec.
- Poids : 1'808 kg
- Conso. mesurée : 6.0 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 104 g/km (A)
- dès CHF 49'500.-
  modèle essayé : CHF 50'800.-

Texte : Sébastien Moulin / Photos : Bob de Graffenried, Jérôme Marchon et Sébastien Moulin

Pour faire son entrée sur le marché très tendance des voitures hybrides, Peugeot a choisi le modèle 3008, ayant déjà remporté un certain succès commercial. La nouveauté est donc bien l'HYbrid4, qui associe le quatre-cylindres 2.0 HDi à un moteur électrique de 37 CV, permettant au passage au crossover de se doter d'une transmission intégrale.

A l'extérieur

Le 3008 est bien connu puisque commercialisé depuis 2009. Esthétiquement, « on aime » ou « on n'aime pas », mais soyons honnêtes, la Peugeot 3008 ne fait pas se retourner les têtes. Son ambition n'est pas de remporter des concours d'élégance et ses atouts sont ailleurs. On retrouve donc cette ligne pataude, des proportions particulières et cette énorme bouche « coupe-frites » à l'avant. L'arrière n'est pas en reste non plus avec une poupe massive et sans grande saveur, hormis peut-être le design original des feux. Face à une concurrence très acharnée dans le segment et où le style compte également de plus en plus, le 3008 détient sans conteste la palme de la robustesse suggérée. En plus des discrets logos « HY » apparus sur le hayon arrière et les portières avant, quelques petits détails permettent de reconnaître cette version hybride du reste de la gamme : des rampes de LED soulignant les projecteurs, des barrettes chromées sur la calandre, des jantes 17 pouces exclusives et un becquet arrière.

A l'intérieur

L'ambiance à bord du 3008 HYbrid4 est spacieuse et raffinée. Le toit panoramique, disponible en option, mais vivement conseillé, provoque un effet « wouhaa » garanti. Chaque passager, même de grande taille, trouvera un espace agréable et lumineux. L'aménagement est bien pensé avec de multiples rangements. C'est une véritable invitation aux voyages en famille. On relèvera le confort des sièges, bien que quelques passagers exigeants embarqués lors de cet

essai se soient plaints d'une couture mal positionnée au centre des assises en cuir. La finition est plutôt correcte, malgré quelques bruits parasites ternissant le tableau, de même que l'ergonomie générale très perfectible avec quelques commandes mal disposées ou peu lisibles, telles que l'indication du rapport engagé ou du mode de boîte de vitesse choisi. Il est à noter que le tableau de bord et l'écran multifonctions incluant toutes les indications nécessaires à l'utilisation optimale des deux motorisations se caractérisent par une bonne lisibilité et une compréhension aisée.

La capacité du coffre est réduite d'une bonne cinquantaine de litres en raison de la présence du moteur électrique et des batteries dans le compartiment situé sous le plancher. Le coffre garde néanmoins un volume raisonnable de 420 litres (1'501 litres banquette rabattue). Astucieuse, son ouverture en deux parties permet d'abaisser le seuil de chargement.

Sous le capot

Vous l'avez compris, c'est sous le capot que se cache l'innovation. A l'avant on trouve un moteur diesel HDi 2,0 litres développant 163 CV et monté sur l'essieu arrière, un moteur électrique de 37 CV. Contrairement aux autres systèmes hybrides du marché, l'HYbrid4 ne possède aucun lien mécanique entre le moteur thermique et le moteur électrique. Cela permet d'obtenir une traction intégrale « à bon poids » et une puissance cumulée de 200 CV pour un couple maxi de 450 Nm lorsque les deux moteurs fonctionnent en parallèle.

Les quatre modes de fonctionnement se sélectionnent à l'aide d'une molette située sur la console centrale : « ZEV » (Zero Emission Vehicle) le mode tout électrique, « AUTO » pour laisser le système gérer automatiquement les deux moteurs, « 4WD » le mode à quatre roues motrices et « SPORT » pour obtenir des performances plus dynamiques en dirigeant la puissance et le couple maxi vers les quatre roues si nécessaire.

Le moteur diesel est accouplé à la boîte robotisée BMP6, à six rapports. Lente, manquant singulièrement de discernement et provoquant nombre d'à-coups au démarrage, cette boîte se révèle être le point faible de ce 3008 Hybrid4. Il aurait

été probablement plus judicieux, même en l'absence d'une solution à double-embrayage au sein du groupe PSA Peugeot-Citroën, d'opter pour une transmission automatique conventionnelle à convertisseur afin de garantir à notre destrier une conduite coulée et douce plus en phase avec le type de conduite qu'induit sa motorisation.

Au volant

Lors de ma première prise de contact j'avais trouvé très ludique la recherche de consommation minimum. Mais après quelques centaines de kilomètres, lorsqu'on s'est lassé de faire « joujou » avec les différents modes à disposition, que reste-t-il ?

La plupart du temps le mode « AUTO » est privilégié, le système exploitant de façon optimale les moteurs thermique et électrique. Inutile de se poser de question, il suffit d'opter pour une éco-conduite pour réduire significativement la consommation et les émissions de CO_2. Sur autoroute cependant, la 3008 HYbrid4 devient un diesel traditionnel car le moteur électrique reste inactif au-delà de 120 km/h. En-dessous de cette vitesse, le moteur électrique agit lors des changements de rapports principalement pour éviter les ruptures de couple de la boîte de vitesses, mais sans pour autant annihiler totalement les à-coups, surtout en mode « SPORT ».

L'interaction entre les deux motorisations se fait sans la moindre secousse, en toute discrétion. Un performant système « Stop and Start » permet la mise en veille du moteur diesel lors du roulage en tout électrique ou lors des phases d'arrêt. Pour utiliser au maximum la propulsion électrique il est indispensable de garder le pied léger sur l'accélérateur, car sitôt qu'il s'alourdit le moteur diesel reprend immédiatement le dessus. Même avec les batteries complètement chargées il est quasiment impossible d'effectuer un démarrage en légère côte sans que le moteur thermique ne se mette en marche. On se demande pourquoi.

Il faut compter avec un petit temps d'adaptation pour s'habituer au frein moteur, certes capital pour la recharge des batteries, mais parfois déroutant. Ces dernières se rechargent très rapidement, heureusement car en mode électrique, elles s'épuisent en seulement trois ou quatre kilomètres. En conduite souple en

ville, l'utilisation des freins devient presque inutile grâce au frein moteur, préservant ainsi les plaquettes qui souffrent particulièrement, devant stopper les près de 1'650 kg de ce 3008. A l'inverse, cet embonpoint se ressent très peu au volant, l'équilibre n'étant que très peu altéré. Par contre, fait rare dans l'automobile d'aujourd'hui, le comportement à la limite se veut légèrement survireur, très vite jugulé par l'ESP, rassurez-vous. Mais le plus surprenant reste que la transmission intégrale ne joue pas vraiment son rôle dans ce genre de situation, certes incongrue dans une utilisation familiale.

Verdict

Sans être une citadine a proprement parlé, c'est en milieu urbain ou semi-urbain que la Peugeot 3008 exploite au mieux sa motorisation HYbrid4. Mais en dehors des villes, elle n'en reste pas moins une voiture polyvalente et performante, même s'il faut chercher un peu pour trouver les 200 chevaux annoncés. Elle possède un atout qui pourrait se révéler décisif dans nos vallées alpines : sa transmission intégrale !

Lors de notre essai, le bilan consommation a été intéressant, sans être exceptionnel, avec une consommation moyenne de 6,0 l/100km alors que le constructeur annonce 4,0 l/100km en utilisation mixte. La version Hybrid4 du 3008 est disponible dès CHF 46'500.-. Le supplément de prix de CHF 4000.- par rapport au modèle diesel ne sera donc pas compensé par l'économie de carburant mais plutôt justifié par l'apport de la traction intégrale.

En matière de « voitures propres », l'avenir est en marche et nul doute que dans le futur les constructeurs automobiles nous réserveront encore de belles surprises… Mais à l'heure d'aujourd'hui, Peugeot, grâce à son 3008 HYbrid4 propose un véhicule bien pensé et très abouti. Assiste-t-on à un premier pas vers la démocratisation de l'hybride ? Dans la plupart des pays européens la Peugeot 3008 HYbrid4 s'est vu décerner des récompenses. En Suisse, l'hebdomadaire alémanique Schweizer Illustrierte, en association avec le Blick et L'Illustré lui a décerné le titre 2012 de la « Voiture la plus verte de Suisse ».

Prix et options – Peugeot 3008 HYbrid4

Prix de base : CHF 49’500.- (HYbrid4 99g : CHF 46’500.-)

Aide au stationnement avant : CHF 500.-

Toit panoramique vitré avec velum électrique : CHF 800.-

Prix TOTAL : CHF 50’800.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette Peugeot 3008 HYbrid4 104g.

A lire aussi

Essai – Peugeot 508 SW GT : Une lionne d’Outre-Rhin ?

Premier contact – Peugeot 3008 HYbrid4 : Le premier hybride diesel au monde !

Essai – Peugeot RCZ : L’élégance à la française

Genève 2012 – Peugeot 4008

Genève 2012 – Peugeot 208

Genève 2012 – Peugeot 208 GTI Concept

Nouveauté – Peugeot GTI Concept et XY Concept

Nouveauté – Peugeot 208

BE 502648
W.A.Y.

PEUGEOT
3008
BE 502648
W.A.Y.

PEUGEOT
HYbrid4
Hybrid4
W.A.Y.

W.A.Y.

HYbrid4
HY
W.A.Y.

HDi 16
W.A.Y.

FM RTS-1ERE
19:40
AUTO
TMC
14-05-2012
690m
15°C
30
40
50
60
70
80
90
%Power
ECO
CHARGE
READY
FM COULEUR3
17:50
AUTO
Zero Emission
TMC
136km
19:16
1030m
17°C
AUTO
SPORT
HYbrid4
ZEV
4WD
W.A.Y.

BE 502 648
W.A.Y.

W.A.Y.

BE-502648
W.A.Y.

BE 502 648

PEUGEOT
3008
BE 502648
W.A.Y.

W.A.Y.

70
90
1/2
0
1
30
40
50
60
70
80
90
%Power
ECO
CHARGE
READY
Cruise
Pause
---km/h
R N A M
AUTO
Zero Emission
10
30
50
70
90
110
130
150
170
190
210
km/h
394

BE 502 648

BE-502648
W.A.Y.